



Vždycky jsem rád dělal rukama

Robert Štěrba je Pražák, býval špičkovým profesionálním závodníkem, poté se stal mechanikem cyklistické reprezentace, aby sám začal stavět špičkové rámy a kola, na nichž i řada reprezentantů závodila a vítězila. Krátce po revoluci založil cyklistickou prodejnu, v níž nechybí to nejlepší vybave-

ní, snaží se poskytovat nejodbornější služby a zastupovat a prodávat kola nejlepších značek. To vše si lze najít na internetu nebo v encyklopediích. Málokdo ale ví, že tento nenápadný a tichý obchodník se stal jedním z největších odborníků na cyklistickou historii.

Míval jste vždy k historii nějaký vztah? Jak jste vy našel cestu ke starým kolům a k historii vůbec?

„Já momentálně dělám něco úplně jiného, než jsem na začátku chtěl. Vždycky jsem rád dělal rukama, tak jsem začínal, stavěl jsem rámy, opravoval, firma se ale natolik rozrost-



Dá se předpokládat, že se objeví řada dotazů a připomínek typu: Proč právě on? Proč právě Štěrbá, člověk, jehož jméno je spojováno s jedním z pražských cyklistických obchodů? Proč ne majitel obchodu například u nás ve městě? Lidé mají tendenci považovat rozhovor s člověkem za jeho „pí ár“, za reklamu, znáte to, i s herci se dělají rozhovory těsně před tím, co vstoupí na trh nový film, v němž hrají hlavní roli. Lidé těžko věří, že se člověk objeví v médiích prostě jen proto, že je dost zajímavý, že je osobnost, že má co říct. Důležité je, že my víme, proč nás zajímají životní i pracovní osudy Roberta Štěrbý a věříme, že nás takových přibude i po jejich přečtení.

la, že se ze mě stal manažer. Řízení a kancelářské práce zabírají veškerý můj pracovní čas a je nemyslitelné, abych se v práci ulil do dílny. Na mechaniku nemám čas. U opravování a renovování starých kol nacházím to, co jsem měl na kolech vždycky rád, co mě bavilo a co mě přivedlo i k obchodu. U starých kol relaxuji, baví

mě to. V mé garáži nikdy nestálo a ani asi nikdy stát nebude žádné auto, je tam dílna, staré rámy, ponk, stojan. Když večer odcházím z dílny, prskám sice prach a jsem špinavý jako čuně, ale jsem spokojený. Já bych ale nechtěl nikomu vnucovat, že se rád hrabu ve starých kolech, nemyslím, že by to mohlo lidi moc zajímat...”

To jsou překvapivá slova, protože veřejnost má milovníky cyklistické historie spojené spíše s exhibicionisty, co se prezentují rádi v médiích nebo v dobových oblečích projíždějí cílovou rovinkou před očima diváků padesát metrů tam a padesát metrů zpátky.

„Sběratelů, které cyklistická historie zajímá hodně do hloubky, je u nás hodně málo, možná tak padesát lidí se kolem toho točí, ale tak pět je těch, kteří to studují, chtějí vědět víc. Ti nemají potřebu se nějak ukazovat v kloboučku nebo v buřince. Skutečných odborníků je strašně málo na celém světě, všichni se osobně znají, komunikují spolu, často se navštěvují a mají dveře dokořán otevřené jeden druhému. Ta rodina je poměrně malá. Na rozdíl od sběratelů nebo historiků v automobilizmu nebo mezi sběrateli motocyklů, kde je aktivní neuvěřitelná spousta lidí a organizací a pohybují se tam obrovské peníze, v cyklistice je to přesně opačně. Například německý klub má tisícovku členů a z nich tak padesátka přednáší, publikuje a historii studuje, jen oni přinášejí nové objevy a rozkrývají pravdu o naší historii.“

Jak je to u nás? Slýcháváme o velké řevnivosti mezi sběrateli kol.

„Já myslím, že je ta situace lepší, než se zdá nebo než se říká. Kluby u nás také jsou, například v tom našem pražském je asi 30 členů. I on si prožil krizi, bylo to před dvěma roky. Scházejí se tam silné osobnosti, a tak se někdy nemohou domluvit a dochází ke kuriózním situacím. Například byli z řad klubu vyhozeni dva největší odborníci – Jiří Uhlíř, podle mě úplná jednička u nás, a Jan Rečo, bývalý kurátor národního technického muzea, velký odborník a restaurátor. Měli bychom si brát zkušenosti ze zahraničí, jak s historií pracovat a čemu všemu může prospět. Bavit jsem se třeba s Tonym Pickeringem z Leicesteru a on mi vyprávěl, jak to dělají tam. On je v důchodu a chodí se starými koly do škol. Vždycky vezme jedno kolo a jde do školy na besedu. Děti to hodně zajímá a nenásilnou formou tak získávají vztah k historii, ke starým věcem i k technice a k práci našich předků. A to je pro mladou generaci nesmírně důležité. Také mi vyprávěl, jaké dělají ptákoviny, prý se každý rok snaží vymyslet největší hloupost, jakou na starých kolech provést. Chlubil se, že loni jeli jízdy převlečení za sněhuláky. Mě to přišlo nejdřív divné, pohoršoval jsem se nad tím, vadilo mi to, ale pak mi došlo – proč ne?! Ten

rozptýl je obrovský, každý si z toho může něco vzít. My máme tendenci brát se moc vážně. Vezměte třeba Zimovčáka, pro něj je vysoké kolo jen sportovní náčiní, jiný má doma jedno jediné kolo a balí na něj holky, další se rád ukazuje a fotí. Mě ta kola baví technicky, baví mě je renovovat, studovat, objevovat a setkávat se a bavit se stejnými lidmi ze světa.“

Objevujete ve staré technice nějaká zajímavá řešení?

„V historii už tu bylo plno věcí, které jsou dnes prezentovány jako novinky, sleduji, jak se to vrací. Kluci v obchodě jsou s tím dennodenně konfrontováni, i jim dává poznání historie větší rozhled a větší pochopení. U nás, snad až na pana Cihláře, který něco o historii cyklistiky kdysi vyučoval na Fakultě tělesné výchovy a sportu, se o to nikdo nezajímá. Je to tristní srovnání s tím, jak k historii cyklistiky přistupují jiné země. Extrémním příkladem je například Japonsko. Japonský cyklistický svaz kdysi vyslal do kolébky cyklistiky svého člověka studovat. Japonská cyklistika ekonomicky žije hlavně z dráhových disciplín, především z keirinu, a oni mají pocit, že by měli cyklistice více rozumět, že by ji měli více pochopit, více ji propagovat, chtějí si cyklistiku udržet. Ten jejich agent Keizo Kobaishi je ve Francii už třicet let a jeho úkolem je odeslat každý měsíc jeden odborný článek. Stal se jedním z největších světových expertů na historii jízdního kola.“



Co se dá na sto padesát let staré historii neustále studovat?

„Informace o tom, co bylo, tedy jakési historické zprávy, se začaly objevovat už kolem roku 1890. Často byly ale velmi nepřesné, protiřecily si, šlo o mýty a výmysly, které pozdější generace přijaly za své. My dnes přijímáme jako historický fakt jen to, co je potvrzeno ze tří nezávislých zdrojů. Záznamy se například rozcházely v tom, kdy se objevila první kola. Keizo Kobaishi si dal dohromady jedna a jedna a vyrazil do policejních archivů. Proč? Je známé, že kola byla velmi hlučná (dokonce se vžil název boneshaker – kostitřas), neměla žádné pneumatiky a rachotila jako lešenářské trubky. Pobuřovalo to lidi a plašilo koně, proto později vznikla řada nařízení, jak se chovat při jízdě na kole, že je nutné při předjíždění koňského povozu sesednout z kola, že na kole nesmí být žádné chromované součástky, aby se neleskly a neplašily koně a tak dál. To ale bylo později. Dávno před tím musely přijít stížnosti obyvatel a ty se musely objevit v policejních záznamech, to je logická dedukce. Keizo zjistil, že na jaře roku 1863 se objevila první stížnost a do konce roku jich přibýlo několik desítek. To byl tedy skutečný rok vzniku, je prokázáno, že kola jezdila a že si na ně lidé stěžovali. Historie se často skládá až dnes!“

Zdá se, že je v bádání a nacházení historických souvislostí i kus dobrodružství.

„Samozřejmě! Mě kola baví. Já jsem vlastně nikdy nedělal nic jiného než kola, a tak to asi zůstane.“

Je ve starých kolech i kšeft, obchod, peníze?

„Pro někoho určitě může být, především pak v zahraničí. Ale vezměte si třeba pana Měsíčka, ten si vymyslel, že bude v malé visce vyrábět vysoká kola, napodobeniny historických kol a dnes jich má na svém kontě už 650. Ročně vyrobí 40-50 skvostů, to je fantastický objem. Ta kola jsou nádherná a funkční, někdo si je kupuje jako dekoraci, někdo opravdu na ježdění. U nás i jinde se restaurováním hodně lidí žíví.“

Není podle vás výroba replik v nějakém etickém rozporu s restaurováním starých věcí?

„Ta hranice se dost posouvá a my Češi jsme k tomu přispěli dost výraznou měrou. Co zachovat původní, co restaurovat? My říkáme, že restaurovat by se nemělo vůbec nic, jinak se

jednou těžko pozná, co bylo původní a co ne. Repliky jsou do budoucna velkou komplikací pro badatele a historiky.“

Dnes je řada materiálů jiných, ocel má jinou slitinu a už se vlastně nevyrábí v tom složení jako kdysi. Proto se shánějí kusy starých kol, ale třeba i stará zábradlí a podobně, protože ta jsou ze slitiny, která dnes prostě nejde sehnat. My jsme se snažili vyrobit bronzové pedály z konce 19. století a ta slitina materiálu prostě dnes už neexistuje.“

Vaše slova, jestli tomu dobře rozumím, ale nejsou na adresu pana Měsíčka příliš lichotivá.

„Právě naopak. On dělá vlastní kola pod svou vlastní značkou, on nedělá kopie. Vymyslel svoje kola, svoji značku, má tam i spoustu originálních technických řešení, to vůbec nelze považovat za kopii. Je zajímavé, že dnes, po patnácti letech výroby, se Měsíčkova kola stala klasickou sbírkovou věcí. Naopak řada výrobců dělá brutální kopie včetně logotypu. Dělán se železem, takže vím, jak snadné je něco dotvořit, něco udělat, předělat. Míží řemesla a s nimi i schopnost lidí rozpoznat co je a co není špatně.“

Věnujete se restaurování i komerčně, v práci?

„Hodně lidí za námi s tím chodí, my na to ale nemáme prostory. Na trhu totiž dochází k rozporu – neustále roste počet prodejních míst kol, ale nikoliv servisních. Problém je s oceněním. Zatímco když odstavíte na půl dne auto v servisu na kontrolu, naučtují vám za něj tisíce a vy ani nemrknete. Ale když potřebujete něco na kole, plno lidí si myslí, že to odbude krabičkou cigaret mechanikovi do kapsy. Ten mechanik je ale vyškolený odborný pracovník, orientuje se v hydraulice, odpružení, nejnovějších systémech. Jeho práce není úplně levná a většinou ani ten nejmenší zákrok netrvá jen pár minut. Servis je pro obchody nutné zlo. Poskytujeme předprodejní servis, prodejní, provozní, záruční – s tím máme problém, rozsah služeb je tak široký a tak odborný. Zkrátka nejsme schopni servis posílit, společnost to není ochotná zaplatit. Proto nehledáme ani nové směry, restaurování je jiný styl práce, nechceme se na to specializovat, to je třeba říci nahlas a jasně.“

Co vás na starých kolech nejvíce fascinuje? Máte nějakou oblíbenou součástku, kolo nebo technickou finesu?

„Vždycky mě zajímaly staré závodní rámy od Periče nebo Štantejského. Fascinují mě

Robert Štěrba

Narodil se v roce 1961 v Praze, jako profesionál závodil za Armádní středisko vrcholového sportu Dukla Praha, roky byl oporou dráhové reprezentace a patřil k jedné z neúspěšnějších generací naší dráhové historie. Sám nasbíral pět titulů domácího šampiona a přispěl k bronzu na mistrovství světa ve stíhacím závodě družstev. Po skončení kariéry nastoupil jako mechanik reprezentačního týmu i Dukly, později začal pracovat ve Švýcarsku na zakázkové výrobě rámu Molk, na jeho rámu jezdila například legenda světové dráhy a několikanásobný mistr světa Urs Freuler. Své zkušenosti ze Švýcarska přenesl domů, začal stavět rámy a kola svého jména a založil maloobchodní prodejnu, která je dnes jedním z největších prodejců jízdních kol u nás. K jeho největším zálibám patří cyklistická historie, stará kola, jejich opravování, renovování a také ježdění na nich.

poválečná závodní kola. Jsou velice podobná dnešním, geometrie se příliš nezměnila, hmotnost je fantastická, řazení důmyslné. Jsou to dokonalé stroje. A pak mám hodně oblíbené období, kdy končilo vysoké kolo a ještě nebyla definována další cesta vývoje. Třeba na veletrhu Stanley Show v Londýně v roce 1880 se prezentovalo na 400 výrobců kol a projevil se zde dopad silné britské ekonomiky. Co výrobce, to bylo možné vystopovat vlastní a často velmi originální řešení. To bylo zlaté období historie jízdního kola. A mě čím dál tím víc zajímají ta úplně první kola, z doby, kdy to všechno opravdu vznikalo."

Přiznávám, že jsem čekal, že pojmenujete nějakou součástku, nějaký malý šperk, jako tomu dřív bývalo s Campagnolo přehazovačkou. To člověk nerad dával z ruky...

"Mě zajímají ptákoviny. Mám tu v krabici třeba zimní řetězy na kolo z roku 1870. Je to na osmadvacitky, ani nevím jak se to nasazuje, ale je to dobré ne?!"

Dají se takové věci pořád dobře sehnat?

"Docela dají. U nás i v ostatních postkomunistických zemích je to trochu problém. Tady, kdo měl moped, ten ho předělal na zahradní traktůrek. A s koly to bylo podobné. Taková panství a zámečky v severských zemích nebo Francii skrývají hotové poklady, tam je toho pořád hodně. Také se ve světě už ruší hotoové sbírky, vyprodávají pozůstalosti a podobně. Zajímavé je, že u nás v každém druhém městském muzeu najdete torzo dřevěného kola, v regionu bylo spousta výrobců, boom kola sem zasáhl, vyrábělo se, dováželo, jezdilo. Na Slovensku a dál na východ ale není vůbec nic. Dvě kola jsou v národním muzeu v Bratislavě a jedno pěkné v Žilině, ale žádní sběratelé, žádní restaurátoři. A to samé je v Polsku, vůbec nic."

Zdá se že to jde ruku v ruce i se stavem na současném cyklistickém trhu.

Polsko má pětinasobek obyvatel, ale v prodeji kol nám sotva stačí. Na Slovensku ta situace také není růžová.

"Je to tak."

Máte pro to nějaké vysvětlení?

"Nemám. Fakt nemám. Jsou to historická fakta a i ta současná situace je zřejmá a ničím nezkruslená. Proč tomu tak ale je, nevím. Přitom všechno má nějaké vysvětlení, nějaké souvislosti. Když se po Prusko-francouzské válce zastavila francouzská ekonomika a prim převzali Britové a stali se jedničkou na trhu, Francouzi pár let poté dokázali na svou slávu snadno navázat. Proč se ale kola dostala do Čech, a ne na Slovensko a do Polska, to nevím, to jsou záhady."

Jsou peníze nezbytné k ukojení vášně ke starým kolům?

"Vůbec ne. O kola se může zajímat každý téměř bez prostředků a sehnat pár hezkých kusů a udělat si radost je u nás celkem snadno možné. Nakonec – ti největší specialisté ani žádnými sběrateli nejsou. Keizo i jemu podobní nevlastní jediné kolo, o historii ale vědí vše dostupné. Lásky ke starým kolům není podmíněna ani penězi ani vlastnictvím."

Netrpíte tím, když nějaký neználek zničí staré kolo nějakou úpravou nebo necitlivou rekonstrukcí?

"Ani ne, to se stává, to je život. Je to v přímé úměře k tomu, co se zachovalo. Když si vezmete, že většina nepoužívaných starých kol skončila v základech domů, posloužila jako železo do betonu, nemůže vám to být líto."

Kam mizí současná a mladší kola? Do základů domů nejspíš ne.

"To by mě taky zajímalo! My dnes už v servisu nevidíme Cannondale starší sedmi let, které jsme kdysi prodávali. Když kolo neservisujete, tak evidentně nejedí. Kde tedy je? Kde jsou ty statisíce autorů, rockmachinů a dalších? Nevím..."

PRO 104

ventiláčkových otvorů: 22
velikosti: M (54 - 57 cm)
L (56 - 61 cm)
hmotnost: M - 180 g / L - 200 g
upínací systém: Pro System Light
technologie: Monocoque
In-Mould
poznámka: vložky Coolmax
barvy: racing, pink, stříbrná,
modrá, červená,
matt black

**POUZE 180G
POUZE 2990,-**

nelehčí přilba na světě

ventiláčkových otvorů: 24
velikosti: M (54 - 58 cm)
L (58 - 63 cm)
hmotnost: M - 260 g / L - 280 g
upínací systém: Super System 2
technologie: In-Mould
poznámka: síťka proti hmyzu
barvy: oranžová, červená,
stříbrná, modrá

737

cena: **1.490,- Kč**

ventiláčkových otvorů: 24
velikosti: M (54 - 58 cm)
L (58 - 63 cm)
hmotnost: M - 260 g / L - 280 g
upínací systém: Super System 2
technologie: In-Mould
poznámka: síťka proti hmyzu
barvy: matt yellow, matt black,
matt orange

747

cena: **1.490,- Kč**

ventiláčkových otvorů: 17
velikosti: UNI L (54 - 61 cm)
hmotnost: 270 g
upínací systém: Super System 2
technologie: In-Mould
poznámka: síťka proti hmyzu
barvy: oranžová, matt black,
modrá, pink, stříbrná,
červená

575

cena: **990,- Kč**

ventiláčkových otvorů: 10
velikosti: UNI L (55 - 61 cm)
hmotnost: 260 g
upínací systém: Super System 2
technologie: In-Mould
poznámka: síťka proti hmyzu
barvy: woman sprinter blue,
modrá, žlutá,
oranžová, červená,
stříbrná, carbon

520

cena: **790,- Kč**

LIMAR CRASH REPLACEMENT PROGRAM

Zaregistruj se a v případě zničení přilby důsledkem pádu do 3 let od zakoupení dostaneš zcela novou přilbu za 50% ceny!

OFICIÁLNÍ ZASTOUPENÍ PRO ČR:

bP Lumen

PAVEL BARTA - BPLUMEN
PUŠKINOVA 546, ÚPICE 542 32
TEL.: 499 881 327, 499 882 793
INFO@BPLUMEN.CZ,
WWW.BPLUMEN.CZ

Přilby Limar zakoupíte také zde:

shop.bike4.cz



Víte, kde jsou a jak se mají kola a rámy, které jste vyráběl?

„Vůbec. Občas se něco doslechnu, že třeba ještě slouží, ale minimálně.“

Není vám to líto? Byl to kus života, fůra práce, znalostí...

„Ne, není, život jde dál. V době, kdy byla poplávka po rámech, jsme dělali rámy, a přestože to byla zakázková kusová výroba, Asie nás převálcovala. Dneska si i chlapi, co jezdili na ruční práci a zakládali si na tom, říkají, že taky zkusí ten karbon a podobně. Je to jako s těmi řemesly – postupně to vymizí úplně. Dnes už nejsou výrobci ocelových trubek. Takový rám jako kdysi prostě neuděláte jen proto, že nesežene materiál. Neumím si představit, že by se to ještě někdy otočilo, je to pryč. A přitom je to pár let.“

Jak jste se k manuální práci a ke stavbě rámu vůbec dostal?

„Jezdil jsem v Dukle na dráze a v roce 1986 jsme nesplnili výkonnostní kritéria při mistrovství světa, přitom jsme jeli za deště a vypadli jsme s budoucími vítězi (řeč je o stíhacím závodě družstev, pozn. red.), byli jsme šesti a skoro všechny nás za to vyhodili z reprezentace i z Dukly. Najednou se uvolnilo místo mechanika u reprezentace, což je situace, která se z tehdejšího pohledu děje jednou za život. Nastoupil jsem do Dukly i k dráhové reprezentaci jako mechanik. Tehdy se už víc jezdilo ven,

situace se uvolňovala a my obcházeli obchody a servis jako nejluxusnější butiky, a tak jsme se ve Švýcarsku dostali k Molkovi. Byl to elitní obchod a výrobce zakázkových rámu, tehdy zastupoval i Colnago a další zvukné značky. Já mu tam začal pomáhat a kombinoval jsem práci u něj a pro reprezentaci. Hodně mě to nakoplo, hodně jsem se naučil a když do mě kluci hučeli, ať něco podobného udělám u nás, nejprve jsem začal stavět kola a potom i otevřel vlastní obchod. Od té doby jsme stále na stejné adrese... Tehdy byl obrovský hlad po zajímavých věcech a my děláli spoustu zajímavé práce.“

Vy setrváváte ve stejné uličce a ve stísněných prostorách, jak se díváte na nástupy sportovních řetězců a supermarketový prodej?

„Mě se ta situace, která nastává teď, líbí. Hodně mi to připomíná úplné začátky. Každý se totiž může profilovat, může najít svoji parketu. My jsme nikdy nebyvali trnem v oku konkurenci, protože jsme dělali něco jiného. A to se vrací. Trh se hodně specializuje, některé obchody jdou směrem ke všeobecnému sportu, někdo má obchod se streetovým vybavením. Zákazník má volbu, může jít tam, kde se cítí dobře, ke komu má důvěru. Jak přibývá velkých prodejců, my jsme se rozhodli jít opačným směrem, specializujeme se jen na cyklistiku, snažíme se umět odpovědět na každou otázku. Vlastně dělám, co je mi blízké. Já když mám koupit deset rohliků, poslední otevřený obchod je supermarket a já si představím, že budu čekat frontu na košík, frontu u rohliků, frontu u pokladny, tak tam prostě nejdu a rohliků radši nekoupím vůbec.“

Často jste vidán na veletrzích nebo na prezentacích s hodně početným týmem prodáváčů a mechaniků, zdá se, že s nimi dost aktivně pracujete.

„Chodíme společně na hodně kurzů, hodně tréninků. Když má mít firma nějakou kulturu, je třeba, abychom vystupovali jednotně. Kvalita těch kurzů bývá, pravda, různá. Kluci

si uvědomují, že výplatu jim nedávám já, ale zákazník. Mezi námi je absolutní důvěra. Je nezbytné, aby byli informovaní, proto ty výstavy a podobně.“

Já se chtěl ale ještě dostat k tomu testu, který jste na ně kdysi „ušil“. To byl nějaký strategický tah, nějaký vyší manažerský princip?

„To ne. Už je to mnoho let. Já kdysi četl knížku o majiteli řetězce světových hotelů, který na pár dnů najednou unesl ředitele všech svých hotelů i s jejich rodinami a sledoval, jak se provozům daří bez jejich vedení. Ředitele hotelů, které fungovaly nadále dobře, povýšil, ředitele hotelů, kde se vyskytly problémy, vyhodil. V té době jsem měl pocit, že musím být u všeho a všechno rozhodnout sám. Nechal jsem se inspirovat a na deset dnů jsem zmizel. Nikomu jsem nic neřekl a prostě jsem odjel. Dovolenou jsem si moc neužil a doslova jsem tam trpěl, po celou dobu však žádný telefon, žádný problém, a když jsem se vrátil, všechno fungovalo normálně bez sebemenších průšvihů. Neznamenalo to, že bych si dokázal, že už nemusím chodit do práce, ale naopak to prohloubilo mezi námi všemi důvěru a zvýšilo kompetence některých lidí. Měl jsem tenkrát klukům dát medaili, fungovali skvěle.“

Ještě otázku závěrem. Ve vedeních obchodů i firem dovozců jsou často bývalí závodníci? Máte s nimi vy jako medailista z mistrovství republiky i mistrovství světa nějaké nadstandardní vztahy?

„Já to cítím jako obrovský přínos. Obecně jsme jeden o druhém velice dobře informováni, lidé se znají, a tak není prostor pro velké levárny. Hodně platí slovo a dohoda. Když mluvím s lidmi z jiných oborů a slyším, kolik stráví času s právníky a smlouvami, to se nedá srovnávat. Moje vlastní sportovní historie je takovým legračním životním obdobím, nastavím na ní. Někdo chodil do hospody, někdo za holkama, já jezdil na kole. Dneska se ztožňuje dobrý sportovec a dobrý člověk, a to je přece nesmysl.“

Díky za rozhovor

Martin Raufer

Foto: Markéta Navrátilová

a archiv Roberta Štěrbý